

Profilo sociale dell'emigrazione urbana giapponese nella Manciuria coloniale

il caso della città di Fushun

Filippo Dornetti

Making sense of the spectacular performance of postwar Japanese economy is one of the central issues in Japanese contemporary history. Recently, economic and business historians are debating on the role of the colonial experience in respect of the Japanese postwar economic boom. In the light of this new issue, the analysis of life histories of Japanese commoners who migrated in the colonies is gaining relevance. This paper attempts to contribute to this debate focusing on 69 Japanese who lived Fushun in the first four decades of the 20th Century. Fushun, the “city of coil” of Manchukuo, was a medium-sized company town created by the South Manchurian Railway Company around the local coil mines. The main source of the paper is the biographical annals of notable Japanese people in Manchuria (*Manshū shinshiroku*), recently collected in a volume by Takenaka Shin'ichi. The evidence gathered for this contribution suggests that Fushun was as a city quite selective towards highly skilled Japanese migrants, and that not a few people had the chance to collect professional experience in Fushun, which could have been an important asset after the war. My analysis was focused on a small sample of male self-employed, employed in small firms, or public servants in Fushun. I plan to extend this survey in a new article considering also a sample of the numerous Railway Company employees in the same city.

Keywords: Japanese Empire, Manchuria, migration, colonialism, life histories

1. Introduzione

La presente ricerca propone un quadro delle molteplici forme di migrazione giapponese nei centri urbani della Manciuria coloniale, attraverso il caso della città di Fushun, utilizzando come base

documentaria 69 biografie presenti negli annuari biografici di giapponesi celebri residenti in Manciuria¹ (*Manshū shinshiroku*).

Recenti articoli sull'Impero giapponese apparsi in Italia sono stati incentrati sui problemi di memoria e riconciliazione del passato coloniale nipponico (Cuscito 2018: 197-203; Fiori 2018: 227-234). Queste ricostruzioni sono senza dubbio utili strumenti per comprendere i termini delle controversie sul risarcimento delle vittime di violenza perpetrata da organizzazioni o istituzioni legate al colonialismo nipponico, che ancora oggi influenzano le relazioni diplomatiche tra il Giappone e i paesi ex coloniali.² Rimane ancora da fare però una riflessione sul significato del passato coloniale nella storia contemporanea del Giappone. Una valutazione generale deve partire da alcuni dati di fatto. L'Impero coloniale nipponico, cominciato con l'annessione di Taiwan nel 1895 e conclusosi con la sconfitta nella Seconda guerra mondiale, costituì la cornice politica e giuridica che rese possibile lo sfruttamento delle risorse coloniali a beneficio del Giappone. Nel dopoguerra il Giappone dovette fare i conti con la definitiva perdita di queste risorse (Nakanishi 2017: 274-276). Inoltre, studi recenti sembrano indicare che le colonie furono anche dei "laboratori professionali" dove almeno una parte degli emigrati giapponesi poté accumulare esperienze e conoscenze tecniche utili anche nel dopoguerra, contribuendo così alla ripresa economica.³ Le colonie sarebbero state luoghi di formazione per tecnici (Sawai 2015), burocrati, politici e *policy makers*⁴ che fecero tesoro dell'esperienza coloniale per l'attività svolta nel Giappone del dopoguerra. È a quest'ultimo filone di studi che il presente studio intende dare un contributo, seppur circoscritto. Appare opportuna la scelta di un caso-studio nel territorio mancese, dato che fu l'area dove si concentrò il maggior volume di investimenti tra le colonie giapponesi,⁵ nonché il luogo in cui soprattutto alcuni cosiddetti "nuovi *zaibatsu*", assieme ad altri gruppi industriali

¹ Per Manciuria intendo il territorio entro i confini dello stato fantoccio del Manchukuo, corrispondente grosso modo alle tre province di Liaoning, Jilin e Heilongjiang, conosciute in cinese come la regione di *Dongbei*, o nordest della Cina.

² L'ultimo caso è il verdetto della corte suprema della Corea del Sud che richiede alla Nippon Steel & Sumitomo Metal di risarcire quattro sudcoreani mobilitati nel sistema di coscrizione del lavoro (*chōyōkō*) in atto durante l'occupazione (Takeda 2018).

³ Sul significato dell'esperienza professionale nelle colonie per l'attività lavorativa nel secondo dopoguerra, Yanagisawa e Kimura hanno offerto due punti di vista contrastanti (Kimura 2016; Yanagisawa 2016). Tra le ragioni della spettacolare performance economica nipponica nel secondo dopoguerra, sono state identificate la diffusione della conoscenza tecnologica e l'alto grado di formazione del lavoro accumulati nel corso degli anni precedenti (Miyazaki, Itō 1989).

⁴ Kobayashi sostiene che la Sezione Ricerche della Società Ferroviaria della Manciuria Meridionale (*mantetsu chōsabu*) fu un *think tank* molto influente nell'amministrazione delle colonie giapponesi in Cina; secondo lo storico giapponese i membri della Sezione avrebbero mantenuto anche nel dopoguerra la grande considerazione di cui avevano goduto in epoca coloniale (Kobayashi 2005). La tesi è stata oggetto di contestazione (Matsumura, Yanagisawa ed Eda 2008).

⁵ Nel 1945 gli investimenti giapponesi nelle colonie presentavano la seguente distribuzione territoriale: 34% in Manciuria, 31% in Corea, 18% nella "Cina continentale", 10% nelle colonie del sudest asiatico, 7% a Taiwan (Sugiyama, 2012).

nipponici, aprirono all'industria pesante, contribuendo così a modificare la struttura produttiva del Paese (Sugiyama 2012: 400-406, 434-435).

È bene distinguere tra la migrazione rurale, cioè diretta verso aree agricole, e quella urbana, diretta verso le città, poiché erano regolate da politiche e istituzioni diverse, riguardavano gruppi sociali diversi e comportarono esperienze migratorie molto differenti. Caratteristico della migrazione rurale, divenuta di massa tra il 1937 e il 1941, è la dimensione organizzata e collettiva degli spostamenti. Gli studi precedenti ne hanno analizzato soprattutto i fattori di spinta, e il ruolo progettuale e organizzativo del Ministero degli Affari Coloniali (*Takumushō*), coadiuvato dalle amministrazioni locali e dal Ministero dell'Agricoltura (Manshū imin kenkyūkai 1976). Più di recente è stato sottolineato il ruolo delle reti sociali famigliari e di conoscenti nella scelta individuale verso l'emigrazione, e il ruolo attrattivo svolto da aziende statali in quanto datori di lavoro nelle colonie (Araragi 2013). A differenza di quella rurale, la migrazione urbana si presentò in forme meno organizzate e fu per lo più individuale o famigliare. Per questo tipo di migrazione sono stati sottolineati i fattori attrattivi della Manciuria: *in primis* il mito della frontiera, che riuscì a mobilitare molte coscienze (Young 1998). In Giappone gli studi di storia aziendale hanno avuto il pregio di mettere in relazione lo sviluppo dell'immigrazione urbana nelle colonie a quello delle aziende private giapponesi attive in loco. Importanti inoltre gli studi sulle camere di commercio, che promossero efficacemente lo spostamento nel continente attraverso la raccolta e pubblicazione di informazioni sul mercato locale (Yanagisawa, Kimura 2004). Su una diversa scala di studio, la migrazione urbana è stata studiata in relazione allo sviluppo delle città coloniali, nel contesto del crescente volume del commercio intraregionale dell'Impero. L'inurbamento della città portuale di Dalian ad esempio, oltre ad ospitare grandi società commerciali internazionali, attirò anche molte piccole e medie manifatture e attività commerciali condotte da coloni giapponesi (Yanagisawa 1999). Questi studi però, lasciano inevase alcune domande importanti. In primo luogo, la scelta di aziende e esercizi commerciali come oggetto d'analisi trascura categorie lavorative e aspetti del processo migratorio non direttamente utili a capire la vita dell'azienda. È possibile vedere più da vicino l'identità, il percorso scolastico e professionale di coloro che decisero di emigrare nelle città mancesi? Qual era stato l'itinerario di viaggio che li ha portati nel continente? Quale il peso di legami famigliari e di conterraneità nella scelta dell'espatrio? E soprattutto, come valutare l'esperienza mancese dal punto di vista della loro carriera professionale?

In secondo luogo, nonostante di recente alcuni saggi abbiano allargato lo sguardo ad altre città, come Changchun e Harbin, il dibattito sulla migrazione urbana nella Manciuria coloniale rimane ancorato alle maggiori città mancesi, ovvero Dalian e Shenyang (Yanagisawa 2013). Tuttavia, è bene ricordare che il territorio urbano di quest'area era composto anche da piccole città, molte delle quali

costruite *ex novo* durante la dominazione coloniale, tipicamente localizzate nei pressi di aree adibite allo sfruttamento di risorse minerarie. Si trattava di città aziendali (*company town*), città costruite e amministrate dalla Società Ferroviaria della Manciuria Meridionale (*Minami Manshū tetsudō kabushikigaisha*, in breve *Mantetsu*).⁶ È possibile identificare caratteri peculiari nei processi migratori verso le città di piccole dimensioni?

Queste le domande che hanno indirizzato la presente ricerca allo studio di biografie di emigrati giapponesi a Fushun. Essa può considerarsi il prototipo delle città aziendali mancesi: fondata nei pressi dell'omonima città storica e amministrata dalla *Mantetsu*, in origine quartiere dormitorio per i dipendenti dell'azienda ferroviaria impegnati nelle locali miniere di carbone, conobbe un processo di differenziazione economica importante, seppur contenuto, tra gli anni Venti e gli anni Trenta del Ventesimo secolo. L'approfondimento del fenomeno migratorio verso Fushun, colto in modo dinamico in relazione all'urbanizzazione di questa città, può essere un utile strumento per approfondire il quadro dell'immigrazione urbana nella regione.

Nel caso di Fushun, considerata la posizione dominante dell'industria del carbone nella città,⁷ uno sguardo limitato a questo settore produttivo finisce per non cogliere la crescente complessità del panorama produttivo della città: è il limite che si nota ad esempio nel lavoro di Limin Teh (Teh 2012: 69-90). L'articolo si propone quindi di descrivere tipologie migratorie di soggetti attivi in ambiti diversi rispetto all'industria carbonifera. Questa scelta premetterà di verificare se e in che misura aziende indipendenti dalla *Mantetsu* svolgessero un ruolo di attrazione per i migranti giapponesi.

Gli annuari biografici di giapponesi celebri residenti in Manciuria (*Manshū shinshiroku*) rappresentano la base documentaria principale del lavoro. Ho utilizzato le voci nel corposo volume di Takenaka che raccoglie 14 annuari usciti tra il 1908 e il 1942 (Takenaka 2012). Pregio di questo libro è l'indicizzazione delle 10 mila voci biografiche in esso raccolte: ciò ha reso possibile l'individuazione di

⁶ La *Mantetsu* fu una società per azioni fondata nel 1906 con capitale versato di 200 milioni di Yen, di cui il Governo giapponese era azionista di maggioranza, costituita per esercitare la gestione delle ferrovie e delle miniere di carbone sul territorio mancese, ottenute dall'Impero giapponese come concessioni secondo il trattato di Portsmouth (1905). L'azienda si occupava altresì dell'amministrazione di città, porti, e di una serie di altre attività sul territorio. I profitti della Società, che nell'anno della fondazione ammontavano a oltre tre milioni di Yen, nel 1911 superarono i 10 milioni (Myers 1989: 101-132; Okabe 2007: 22-23).

⁷ Nel 1921, a distanza di quattordici anni dalla sua occupazione da parte dei giapponesi, a Fushun esistevano solo 12 aziende giapponesi su più di 47 mila abitanti (1920). Nel 1920 il 48% del totale degli occupati della città (22.703 dipendenti su un totale di 47.235 occupati) era costituito da dipendenti della *Mantetsu* (Suzuki 2007).

69 biografie di giapponesi residenti a Fushun nel momento della rilevazione, che non erano occupati nell'industria mineraria.⁸

Gli annuari erano volumi pubblicati sporadicamente in Manciuria. Ogni voce contiene informazioni su data e luogo di nascita, notizie sul percorso formativo, carriera lavorativa in Giappone, data di emigrazione e attività professionale in Manciuria, con note sui luoghi di spostamento, attraverso i quali si possono ricostruire le rotte migratorie. Questa tipologia di fonte è in uso da decine d'anni dagli studiosi di storia d'impresa e di storia urbana. Tuttavia, lo studio sistematico di biografie in ambito coloniale è ancora nella fase iniziale. Attualmente il maggiore studio in questo campo è quello di Kazuo Komine, che ha raccolto dagli annuari circa 400 voci di coloni stabilitisi nei maggiori centri urbani del Manchukuo, divisi in quattro coorti, ovvero i nati rispettivamente prima del 1857, tra il 1858 e il 1868, il 1869 e il 1879, dopo il 1880 (Komine 2010). Come afferma lo studioso, questi dati possono essere considerati una inchiesta a campione, che non copre però l'intera gamma di stratificazione sociale dei giapponesi presenti in Manciuria. Si tratta infatti di membri delle *élites*, imprenditori, o quadri tecnico-amministrativi di aziende private o pubbliche; di questo gruppo ristretto gli annuari hanno la tendenza a prediligere le storie di successo. I dati hanno delle limitazioni: sono escluse le biografie di donne; non abbiamo importanti informazioni sul ciclo vitale di queste persone. Nonostante ciò, nell'attuale stato dell'arte degli studi sulla migrazione coloniale, le voci degli annuari rimangono fonti imprescindibili. Esse sono importanti tessere che, se avvicinate le une alle altre, possono farci cogliere alcune tendenze significative di un segmento importante della migrazione coloniale giapponese. Per poter caratterizzare meglio l'immigrazione giapponese a Fushun, i dati raccolti per questo articolo verranno confrontati sistematicamente con il quadro generale offerto dallo studio di Komine sopracitato.

L'articolo prosegue con due sezioni principali. La prima è una sintesi delle caratteristiche e delle fasi di sviluppo urbano e economico di Fushun, con una particolare attenzione al processo di differenziazione economica della città. Nella seconda sezione si passerà all'analisi delle biografie, considerando in particolare le regioni di provenienza, le professioni, l'età di arrivo, la formazione scolastica, il tipo di mobilità.

⁸ Ho utilizzato le biografie di persone appartenenti a organizzazioni le cui denominazioni cominciano con Bujun (ovvero la pronuncia giapponese di "Fushun"), escludendo coloro che erano impiegati nell'industria del carbone al momento della rilevazione biografica, dall'indice analitico allegato al volume di Takenaka.

2. Urbanizzazione di una città aziendale

Posta a 45 km da Shenyang, antica capitale del popolo mancese, Fushun si trovava fuori dall'arteria della rete ferroviaria mancese, che da Dalian a Chanchung passando per Shenyang collegava la Manciuria settentrionale al Mar Giallo.⁹ Anticamente avamposto militare a difesa della capitale, con l'intervento della *Mantetsu* Fushun divenne il maggiore centro carbonifero della Manciuria. La Fushun moderna sorse con i primi insediamenti giapponesi nei pressi dei giacimenti di carbone dell'omonimo distretto, occupati dalle truppe nipponiche durante la guerra russo-giapponese e divenuti di proprietà giapponese col trattato di Portsmouth nel 1905. Completato l'allacciamento ferroviario di Fushun a Shenyang, la Sezione Miniere di Fushun (*Bujun tankō*) della *Mantetsu* curò l'amministrazione dei territori ad esso limitrofi, opportunamente integrati con ulteriori terreni acquistati dall'azienda. In questi territori la *Mantetsu* sviluppò in senso moderno il processo di sfruttamento delle miniere di carbone, e al contempo il Dipartimento Affari Generali della Sezione (*Bujun tankō shomuka*) si occupò della gestione della città fino al 1938, quando fu ceduta all'amministrazione locale del Manchukuo. Il Dipartimento fu altresì responsabile dell'erogazione di servizi di base per i suoi dipendenti: istruzione, servizi sanitari, edilizia e pianificazione urbana, organizzazione del tempo libero. In pochi anni il distretto industriale di Fushun divenne il centro da cui era estratta la maggior quantità di carbone mancese.¹⁰ Lo sviluppo dell'industria di carbone fu uno dei fattori determinanti del veloce processo di urbanizzazione di Fushun.

I dati demografici relativi a Fushun testimoniano un veloce e intenso processo di inurbamento: dai 4 mila abitanti registrati nel 1906 la popolazione urbana superò i 100 mila nel 1935, una crescita rapidissima che si comprende anche nel contesto dell'abolizione delle restrizioni sull'immigrazione dei cinesi *han* verso la Manciuria nel 1906. La comunità cinese *han* rappresentava quasi i tre quarti della popolazione. Nonostante un così notevole aumento demografico, se confrontata con Dalian e Shenyang, che presentavano una popolazione rispettivamente di 350 mila (1935) e 860 mila (1939), Fushun rimase negli anni Trenta una città di medie dimensioni nel panorama mancese (Koezawa 1978: 145).

A Fushun sono riscontrabili due caratteristiche che ne differenziano la struttura produttiva da quella delle maggiori città della regione, a più chiara vocazione commerciale. Il primo punto riguarda

⁹ Per un approfondimento dell'urbanizzazione e del processo di differenziazione economica di Fushun, con maggiori dettagli sulle fonti utilizzate, mi permetto di rimandare a un mio precedente articolo (Dornetti 2018).

¹⁰ Nel 1937 a Fushun si estraeva oltre il 70% dell'intero prodotto carbonifero mancese; nello stesso anno, il trasporto del combustibile da Fushun al porto di Dalian rappresentava il 40% dei profitti della *Mantetsu* (Matsumura 2002: 291, 293).

proprio le esigue dimensioni del commercio urbano. Nella struttura occupazionale di Fushun (1938), oltre alla già citata preponderanza del settore minerario, che occupa il 29,8% della popolazione, risalta il basso numero degli addetti nel settore commerciale, che rappresentavano solo l'8,6% degli occupati (Bujun shōkō kōkai. 1938).¹¹ Il secondo elemento, collegato al primo, è la relativa debolezza dell'industria alimentare e chimica, che comprendeva la lavorazione della soia, il principale bene commerciale della regione. In altre parole, a Fushun erano particolarmente deboli i settori produttivi dove tradizionalmente si concentravano le piccole e medie imprese e, nel caso dei commercianti al dettaglio, gli occupati con minore specializzazione professionale. Queste caratteristiche erano dovute alla localizzazione della città, troppo lontana dalle arterie distributive principali dell'area, e troppo vicina a Shenyang, con cui si spartiva il mercato agricolo locale. La componente attiva della comunità nipponica della città era occupata per lo più in livelli tecnico-amministrativi superiori del settore impiegatizio, mentre il lavoro manuale era lasciato alla forza lavoro locale (Matsumura 2002: 297).¹² Questa stratificazione etnica delle mansioni lavorative era riprodotta anche nell'organizzazione urbana: le residenze dei giapponesi infatti erano localizzate nei quartieri più alti della città (Dornetti 2018: 65).

Lo sviluppo urbanistico di Fushun conobbe un punto di svolta nel 1919: prima di quella data infatti gli insediamenti originari della città si erano concentrati nei pressi del villaggio Qianjinzhai, mentre dal 1919 cominciò la fondazione di Nuova Fushun (*Shin Bujun*) sul lato sudoccidentale della città, e il trasferimento della popolazione nel nuovo sito, per fare spazio agli scavi delle miniere a cielo aperto (Koezawa 1986a: 40-55; Koezawa 1986b: 24-43). Caratteristico del primo periodo è uno sviluppo urbano per accumulo, senza una chiara pianificazione. La costruzione di Nuova Fushun fu caratterizzata invece da una più chiara opera di pianificazione approntata dalla Bujun tankō. L'azienda in questo periodo si impegnò a fornire un'ampia gamma di servizi per i dipendenti, tra cui, come si vedrà, scuole.

Si possono identificare tre cicli principali nello sviluppo economico regionale applicabili sostanzialmente anche all'andamento economico di Fushun: un ciclo di crescita dallo scoppio della Prima guerra mondiale al 1920, un secondo ciclo negativo negli anni Venti, e un terzo periodo di crescita negli anni Trenta. Durante la prima guerra mondiale e negli anni immediatamente successivi, conosciuti come gli anni della "bolla mancese", numerosi giapponesi, attratti dall'aumento delle

¹¹ Dalla stessa rilevazione statistica del '38 scopriamo che il resto dei giapponesi occupati a Fushun si divide nei seguenti settori: manifattura (23,3%), agricoltura (8,4%), costruzioni (5,4%), altro (24,5%).

¹² Nel 1943 il 91% dei 9645 dipendenti giapponesi della Bujun tankō era rappresentato da impiegati amministrativi; specularmente, solo il 6% degli 84046 dipendenti cinesi era composto da impiegati: la maggior parte di essi infatti erano operai e minatori.

esportazioni giapponesi sul mercato internazionale e rassicurati dall'aumento dei profitti, trasferirono parte dell'attività, o decisero di cominciare una nuova carriera nei territori mancesi concessi all'Impero giapponese a seguito del trattato di Portsmouth (Suzuki 2007: 66-67; Kaneko 1991: 192-203). A Fushun questo periodo coincise con lo sviluppo di nuovi quartieri residenziali dei dipendenti della *Bujun tankō* a Qianjinzhai, e per questo furono soprattutto le aziende legate al settore edilizio a crescere. Si diffondono commercianti al dettaglio alternativi al sistema distributivo aziendale della Mantetsu. La crescita del settore alimentare, soprattutto la lavorazione della soia e del riso, si era verificata nel contesto della crescita di Fushun come mercato di raccolta di prodotti agricoli che interessava non solo l'omonimo distretto, ma quelli vicini di Tonghua e Xingjing.

Negli anni Venti si aprì un ciclo negativo per l'economia giapponese che interessò anche le imprese giapponesi aperte nelle colonie (Caroli, Gatti 2006: 408; Kaneko 1991: 338-352; Sugiyama 2012: 315-316). La Manciuria, inoltre, fu colpita dalla crisi del mercato della soia dal 1927 (Okabe 2008: 61-62). La difficile situazione fu ulteriormente aggravata a Fushun nel 1928 dalla costruzione della linea Fengtian-Hailong, che ridimensionò notevolmente il ruolo della città come centro di raccolta di prodotti agricoli. La crisi pertanto si fece sentire a Fushun nel settore commerciale, dove si registrò un forte calo nel numero delle attività del settore: tra il 1922 e il 1932 il numero delle attività commerciali giapponesi con sede centrale a Fushun passò da 72 a 53 (Kawamura 1923: 14-32; Manshūkoku tetsuro sōkyoku 1933: 283-286).¹³ Nella manifattura della città ad essere colpite furono soprattutto le piccole imprese legate alla lavorazione della soia, settore che nei successivi venti anni non si sarebbe più risollevato. Tra il 1922 e il 1931, in concomitanza con la costruzione di Nuova Fushun, sorsero le prime aziende in città nel settore dell'abbigliamento, degli accessori, della fibra, della carta, e nel settore farmaceutico. Il trasferimento della popolazione di Qianjinzhai e la fondazione di Nuova Fushun funsero da volano per la domanda nel settore edilizio e diedero nuovo impulso all'industria alimentare. Gli anni Trenta, videro un nuovo boom di investimenti giapponesi a Fushun e nelle maggiori città mancesi (Suzuki 2007: 66-67). Dal 1936 il Manchukuo passò a un sistema economico pianificato, che promosse lo sviluppo del settore alimentare e dell'industria pesante legata alla domanda militare. In questo periodo a Fushun si assistette alla trasformazione della sezione Miniere di Fushun della *Mantetsu* in complesso industriale che comprendeva anche industrie chimiche e del settore

¹³ La diminuzione degli esercenti tra il 1922 e il 1932 è in parte motivata anche dal trasferimento della popolazione urbana a Nuova Fushun, che nel 1932 non era ancora terminata.

meccanico (Matsumura 2002: 290-291). Nel settore alimentare il numero totale delle aziende giapponesi aumentò da 18 a 48 tra il 1930 e il 1939 (Minami manshū tetsudō kabushiki gaisha keizai chōsakai 1934: 80-89, Minami manshū tetsudō kabushiki gaisha shinkyō shisha chōsashitsu 1996: 1-29). Tuttavia, la trasformazione della soia e del riso non riuscì a trarre vantaggio dalle politiche di promozione produttiva. Le aziende di Fushun che si occupavano della lavorazione della soia passarono da 17 nel 1930 a 8 nel '39 (Minami manshū tetsudō kabushiki gaisha keizai chōsakai 1934: 80-89, Minami manshū tetsudō kabushiki gaisha shinkyō shisha chōsashitsu 1996: 1-29). Le riserie della città passarono dal 1931 al 1939 da 22 a 13 aziende (Minami manshū tetsudō kabushiki gaisha keizai chōsakai 1933: 114-115. Minami manshū tetsudō kabushiki gaisha shinkyō shisha chōsashitsu 1996: 17).

3. Biografie

3.1. Regione di provenienza e parentela

Come nei casi raccolti da Komine (2010, p. 32-40), anche a Fushun si nota una preponderanza di giapponesi provenienti dal Giappone occidentale: quasi la metà (31 su 69) sono nati nel territorio comprendente l'isola del Kyūshū e la provincia di Yamaguchi. Alcuni di essi in Manciuria erano membri di associazioni di conterraneità, tuttavia i dati raccolti negli annuari biografici di Takenaka (Takenaka 2012) non permettono di ricostruire reti sociali significative su tale base. Troppo pochi sono i dati sulla famiglia di partenza per una discussione approfondita sul ruolo della parentela nel processo migratorio. Si notano comunque alcuni casi in cui figli primogeniti seguono il padre a Fushun per succedergli nell'attività imprenditoriale, secondo le pratiche consuetudinarie della famiglia multipla allargata (*stem family*), all'epoca egemonica in Giappone. Esemplificatorio è il caso di Junji Fujii, originario di Sekigahara: trasferitosi in Corea col padre Takejirō per aiutarlo nel ristorante di proprietà, dopo la guerra russo-giapponese, dal 1906 padre e figlio si dedicarono, a Fushun, alla direzione dell'Hotel Toyo. Nel 1917 il padre aprì in città il ristorante *Shokudōraku Fujiya*, alla cui gestione succederà Junji nel '30 (Takenaka 2012: 1246).¹⁴ Specularmente, si trovano casi di figli non primogeniti che, costretti secondo la stessa consuetudine a lasciare il focolare domestico, si trasferiscono in Manciuria per costruirsi una carriera autonoma. È il caso di Shichirō Katsura, sesto figlio di un medico

¹⁴ Anche Hatsuichi Koga, persona di spicco nell'agricoltura locale, amministratore e dirigente di aziende agricole e di una riseria, era il primogenito di Komakichi, con cui si trasferisce a Fushun per aiutarlo nell'attività di immobiliare (Takenaka 2012: 567).

di Fukuoka. Shichirō, dopo un anno di lavoro in un ospedale nella provincia d'origine, seguendo l'esempio di due fratelli maggiori, si trasferisce nelle colonie per continuare la pratica medica: Shichirō scelse Fushun, mentre i fratelli andarono in altre località in Manciuria e in Corea (Takenaka 2012: 391).

3.2. Professioni

Tra i 69 soggetti presi in esame ci sono due categorie lavorative che emergono dal gruppo: la prima è quella degli amministratori d'azienda, tra i quali ho raggruppato sia proprietari sia manager salariati, sia membri a vario titolo di consigli di amministrazione (29 su 69, sono il 42%). La seconda categoria è rappresentata dagli insegnanti (circa il 30%), compreso anche qualche dirigente scolastico. I rimanenti (27,5%) sono professionisti, amministratori pubblici, dipendenti pubblici e privati. Rispetto ai dati di Komine (Komine 2010: 57-73), nelle voci riguardanti Bujun risalta l'alto numero di insegnanti censiti, e la quota relativamente limitata di imprenditori e dipendenti.¹⁵

Approfondiamo la categoria degli amministratori d'azienda. È interessante notare che i soggetti con esperienza di impiego nella Sezione Miniere di Fushun sono 14 (circa il 20% sul totale di 69), e rientrano tutti nella categoria di amministratori d'azienda. Citiamo ad esempio Kōtarō Inaba, che un anno dopo il diploma superiore da Ōsaka si trasferì a Fushun, per essere assunto nella Sezione Miniere; nel '29 aprì l'Officina Meccanica Inaba, occupandosi con un certo successo di progettazione e assemblaggio di componenti meccanici (Takenaka 2012: 153-154). Analogamente al caso di Inaba, sui 29 manager censiti a Fushun, sono ben 19 coloro che negli anni Venti in Manciuria arrivarono a ricoprire un ruolo dirigenziale partendo da una posizione di dipendenti d'azienda. Per esempio Shikazō Okuda, dipendente in una fabbrica di mattoni in Giappone, nel 1908 a 24 anni si trasferisce a Fushun, assunto come dipendente dell'azienda di laterizi *Bujun Yōgyō*. Dopo diciassette anni di lavoro, nel '25 apre in città una propria fabbrica di mattoni, ricoprendo anche il ruolo di amministratore delegato nel c.d.a. dell'azienda *Bujun mujin* (Takenaka, 2012, pp. 1333). Non è possibile confrontare queste informazioni col quadro generale offerto da Komine, che ha affrontato in modo diverso il tema delle carriere lavorative dei migranti giapponesi. Questi dati comunque sembrano esprimere un certo grado di dinamicità che esisteva nel pur piccolo mondo degli affari durante costruzione di Nuova Fushun. La maggior parte di coloro che si sarebbero messi in proprio (22 su 29) arrivarono a Fushun tra il 1904 e il 1919, furono testimoni quindi del trasferimento della città, vi fecero “la gavetta” da dipendenti per

¹⁵ I dati di Komine riportano il 63,1% di amministratori, 33% di dipendenti (di cui gli insegnanti sono solo il 3%), 13% altre professioni (Komine 2010: 58-59).

diversi anni prima di aprire la propria attività.¹⁶ Tra di essi ci sono 5 amministratori di imprese legate allo sviluppo urbanistico della città: imprese di costruzioni, falegnamerie, imprese di laterizi, che contribuirono allo sviluppo urbano della città rispondendo alle commesse della *Mantetsu*. Per esempio, Kihei Kawaji di Kagoshima, arrivato in Manciuria nel 1904 a 19 anni come militare, nel 1908 è assunto come dipendente alla Sezione Miniere a Fushun; 12 anni dopo, nel 1920, divenne amministratore delegato della già citata *Bujun Yōgyō*, di cui diventerà il dirigente nel 1933 (Takenaka 2012 : 446). Vi sono anche casi di imprenditori che negli anni del “boom mancese” tentano la fortuna a Fushun, o decidono di allargare l’impresa in questa città. Per esempio, Kenzō Hirao, dopo aver aperto una merceria di prodotti giapponesi a Dalian nel 1904, ne aprì una filiale a Shenyang (1907), e l’anno successivo un’altra a Fushun, dove si trasferì e continuò l’attività di grossista e dettagliante (Takenaka 2012: 1208).

Dei 21 insegnanti censiti, solo uno non arriva a Fushun negli anni Venti. Tale compattezza temporale ci suggerisce il motivo della notevole attenzione di cui gode questa categoria lavorativa nelle voci degli annuari biografici dedicate ai residenti di Fushun. Gli anni Venti infatti sono il periodo in cui l’offerta scolastica nei territori occupati in Manciuria si amplia sensibilmente, in parte nel contesto del generale aumento dei flussi migratori, in parte, particolarmente a Nuova Fushun, per effetto della svolta di questo centro urbano verso un modello di città più attenta all’erogazione dei servizi, come già sottolineato.¹⁷ Il “regolamento sul percorso scolastico nei territori amministrati dalla *Mantetsu*” (*Mantetsu fuzokuchi kōgakudō kisoku*) (1914) aveva già introdotto il percorso scolastico per i piccoli giapponesi dalle elementari alle superiori, dando il via alla costruzione di numerose scuole. Durante la costruzione di Nuova Fushun negli anni Venti l’afflusso migratorio di nuclei famigliari crebbe notevolmente, facendo accrescere la popolazione infantile della città.¹⁸ Di conseguenza, si procede all’ampliamento degli edifici delle scuole elementari, già presenti dai primi anni di occupazione, e alla costruzione di nuove scuole. Nel 1922 l’azienda ferroviaria aprì la scuola media superiore femminile, e l’anno successivo la scuola media (*Bujun chūgakkō*, 1923), in parte frutto della pressione politica esercitata dalla comunità colonica giapponese. Inoltre, in pochi anni, nella prima metà degli anni Venti, fu inaugurato un istituto scolastico per gli immigrati coreani (*Futsū gakkō*), seguito da una scuola per i

¹⁶ Nei dieci casi in cui si è potuto ricostruire con precisione la carriera lavorativa, ve ne sono sei di imprenditori che aprirono una propria attività dopo oltre 10 anni di apprendistato in aziende di Fushun, e quattro con un apprendistato tra i 5 e i 9 anni.

¹⁷ Da sottolineare che la maggior parte degli insegnanti inclusi in questa ricerca sono presenti in un annuario che ha dato particolarmente spazio a questa categoria. Si tratta di *Manshū nippōsha rinji shinshiroku hensanbu* (1929). *Manmō nihonjin shinshiroku fu Manmō ginkō kaisha yōran*. Dairen: Manshū nippōsha.

¹⁸ Dal 1920 al 1927 il numero di bambini giapponesi in età scolare a Fushun crebbe da 427 a 1000. (Minamimanshū tetsudō kabushiki gaisha chihōbu zannu seiri iinkai 1977: 966).

figli dei dipendenti cinesi (*Kōtō gakkō*); gli istituti tecnici e commerciali comparvero alla fine degli anni Venti e Trenta (*Minamimanshū tetsudō kabushiki gaisha chihōbu zanmu seiri iinkai* 1977: 966-983). Sebbene la *Mantetsu* avesse organizzato dei corsi di formazione per insegnanti dalla fine degli anni Dieci, il reclutamento avveniva per lo più direttamente in Giappone. A differenza dei manager presi in esame, la maggior parte degli insegnanti trasferitisi a Fushun continuò a esercitare la stessa professione (pochi sono i casi di insegnanti divenuti dirigenti scolastici). La decisione di trasferirsi a Fushun derivava forse dalla curiosità, o dalla volontà di sottrarsi alla progressiva perdita di potere d'acquisto in madrepatria per la caduta dei salari reali negli anni Venti (Bassino, Ma, Saitō 2005: 357).¹⁹ Satō Jūzō, diplomatosi all'Accademia Militare di Toyama nel '13, vi insegnò educazione fisica e arti marziali per otto anni. Dopo quattro anni di insegnamento a Pechino e a Ōsaka, nel '24 vinse il concorso per insegnante della nuova scuola media a Fushun, dove si trasferì (Takenaka 2012: 668). Interessante il caso di Kyūsaburō Kawamura, della provincia di Yamaguchi: laureato all'Università di Kyoto nel '26, dopo aver lavorato per due anni in scuole medie a Fukuoka e a Niigata, nel 1928 si trasferì a Fushun per lavorare alla scuola media locale (Takenaka 2012: 458).

3.3. Età

La presenza di giapponesi a Dalian si attesta già alla fine dell'800, dopo la vittoria nella Prima guerra sino-giapponese,²⁰ mentre i primi arrivi a Fushun cominciarono durante la guerra con la Russia. È forse questo ritardo di circa dieci anni una delle ragioni per la quale gli emigrati a Fushun selezionati sono in media di generazione più recente rispetto alle coorti studiate da Komine (Komine 2010: 30-31). Infatti nei dati riportati dallo storico giapponese la metà dei migranti erano nati negli anni Settanta dell'Ottocento, e un quarto negli anni Sessanta. Invece tra gli immigrati a Fushun presi in esame in questo articolo, più del 70% erano nati tra gli anni Ottanta e Novanta; i rimanenti erano nati tra gli anni Cinquanta e Settanta, e nella prima decade del XX secolo. Come si vedrà, questo fattore generazionale ha implicazioni importanti sul livello di scolarizzazione dei soggetti.

L'età media di arrivo a Fushun dei migranti studiati è alquanto avanzata: 32 anni.²¹ Come si vedrà nel paragrafo sulla mobilità, ciò si spiega in parte perché molti di loro (43,4%), oltre a godere di alta

¹⁹ Gordon riporta una vivida testimonianza delle difficoltà finanziarie di un'insegnante di scuola elementare giapponese in madrepatria nel 1918 (Gordon 2003: 158).

²⁰ La società commerciale giapponese *Mitsui Bussan* aprì la prima filiale a Dalian nel 1895 (Suzuki 2007: 510-511).

²¹ Komine non affronta il tema dell'età di arrivo in Manciuria, quindi non disponiamo di un quadro generale con cui confrontare i dati degli immigrati a Fushun.

formazione, ebbero una storia migratoria e di residenza in altre città in Manciuria, prima di arrivare a Fushun, o in altre colonie prima di arrivare in Manciuria (17,3%). Se consideriamo che in Giappone nel 1920 l'età media del matrimonio per i maschi era di 25 anni (Jinkō mondai shingikai 1988: 26), è ragionevole pensare che questi uomini arrivassero a Fushun per lo più già sposati e padri di figli.²² È interessante notare che l'età di arrivo a Fushun delle persone selezionate nelle biografie è in costante aumento dagli anni Dieci agli anni Quaranta; ciò è dovuta alla particolare composizione di ciascuna coorte. Nel gruppo degli arrivi a Fushun negli anni Dieci infatti figurano due giovani uomini sotto i 25 anni, alcuni dei quali impegnati in Manciuria come militari durante la guerra russo-giapponese. Uno di essi è Kiichi Shimizu, originario della provincia di Niigata, dopo la laurea all'Università Waseda, a 23 anni entra nell'ufficio contabilità della Sezione Miniere; si trasferisce in altri uffici (stipendi, centro di ricerca), per scegliere la carriera militare dopo esser stato richiamato al servizio militare. Nel '29 è sergente maggiore di fanteria dell'esercito (Takenaka 2012: 719). Negli anni Trenta e Quaranta l'età degli arrivi a Fushun si alza a 42 anni. Ciò è dovuto in parte alla presenza di un individuo che arriva a Fushun a 63 anni: Kōzō Fukui, nato nel 1879, laureato all'Università imperiale di Tokyo. Dopo l'esperienza come amministratore delegato di due imprese di costruzioni, nel 1942 si trasferì a Fushun per diventare dirigente del cementificio *Bujun Semento* (Takenaka 2012: 1249). Quello di Fukui non è un caso isolato: altri individui arrivati a Fushun negli anni Trenta sono burocrati e amministratori pubblici trentenni e quarantenni (un dirigente del distretto locale di Polizia, due dirigenti dell'ufficio imposte del Manchukuo, un sindaco). Tenendo comunque presente i limiti delle fonti, l'itinerario di Fukui esemplifica una nuova tipologia migratoria che comincia dopo la fondazione del Manchukuo: dal 1938, quando la gestione territoriale di Fushun fu ceduta all'amministrazione locale dello stato fantoccio, nuovi funzionari furono chiamati in città per sostituire gli amministratori della *Mantetsu*.

3.4. Scolarizzazione

Caratteristico dei 69 immigrati studiati è l'alto tasso di scolarizzazione, e una presenza molto importante di alti titoli di studio. Nei casi studiati da Komine, più della metà (56,6%) non aveva carriera scolastica o essa non era specificata, mentre i rimanenti avevano almeno la licenza elementare (Komine 2010: 46-57). Questo campione presenta di per sé un tasso di scolarizzazione molto alto rispetto alla media nazionale: nel 1873 i bambini iscritti alle elementari sono il 28%, nel '77 sono il 40%.²³ Invece nei

²² Abbiamo già visto come l'aumento dei bambini giapponesi frequentanti scuole a Fushun sarebbe stato uno dei motivi dell'aumento degli insegnanti negli anni '20.

²³ L'obbligatorietà della licenza elementare comincia nell'89 con il *shōgakkō rei* (Takahashi 2007: 29).

dati relativi all'immigrazione a Fushun di cui dispongo, solo 13 persone (il 18,8% del totale) non hanno un titolo di studio o esso non è specificato: in altre parole, oltre l'80% di essi aveva almeno la licenza elementare, e la quota di persone senza carriera scolastica è in costante diminuzione. Inoltre, a Fushun i laureati sono più di un quarto dei casi (27,5%, 19 casi) rispetto al 2,3% (9 casi) dei dati di Komine (Komine 2010: 50-51), e sono in costante aumento.

Come già accennato, la differenza con i dati di Komine deriva dal fatto che il campione degli immigrati a Fushun sia formato da generazioni più recenti, le quali quanto più erano nuove, tanto più potevano beneficiare dell'istruzione obbligatoria e in generale di maggiore accesso alle istituzioni scolastiche. La notevole incidenza di alti livelli di istruzione si spiega anche dalla composizione del mercato del lavoro giapponese di questa città, caratterizzato da un lato da una limitata quota di settori professionali a bassa qualificazione, come la distribuzione al dettaglio, e che d'altro canto richiedeva personale particolarmente qualificato. In particolare, l'industria mineraria di Fushun, richiama personale tecnico-amministrativo giapponese molto specializzato, soprattutto dagli anni Dieci.²⁴ Dal 1911 infatti la Sezione Miniere aprì il reclutamento a nuovi dipendenti specializzati destinati all'ambito amministrativo, e dal '15 negli uffici delle miniere a cielo aperto (Mantetsukai 2007: 54). Inoltre, l'aumento dei laureati negli anni Venti nel campione studiato è dovuto anche alla maggiore incidenza della quota degli insegnanti, molti dei quali erano laureati.

3.5. Mobilità

Pochissimi sono i casi di uscita da Fushun tra le biografie studiate: in altre parole, la quasi totalità dei soggetti che arrivano a Fushun vi si stabiliscono senza ulteriori spostamenti, almeno fino alla data del rilevamento degli Annali. Questo è un dato interessante, anche se non è confrontabile col quadro generale della migrazione urbana offerto da Komine, che non ha studiato la mobilità territoriale. Tra i pochissimi casi di persone che lasciano Fushun c'è Nobuyuki Arai, nato nel '93 nella provincia di Toyama. Dopo aver insegnato per dieci anni in un istituto magistrale della provincia di origine, si trasferì a Fushun, dove fu impiegato per quattro anni in una scuola elementare locale; successivamente lasciò l'impiego per una cattedra in una scuola elementare nella provincia mancese di Heilongjiang (Takenaka 2012: 49). Molti (il 43,4%) di essi non arrivavano direttamente a Fushun, ma avevano esperienza di lavoro in altre città mancesi, specialmente Dalian e Shenyang: sono per lo più dirigenti

²⁴ I cinque ex dipendenti della Sezione Miniera giunti negli anni '00 non erano laureati, mentre quelli arrivati negli anni dieci erano tutti laureati.

d'azienda (13 su 29). Un sesto dei soggetti con storia migratoria in altre città mancesi hanno in passato lavorato in altre colonie. Questi due elementi ci suggeriscono come Fushun non fosse una città di transito per i migranti giapponesi, ma per molti la meta definitiva, almeno fino alla data di rilevazione. Tolta l'eccezione degli insegnanti negli anni Venti, la percentuale dei soggetti direttamente in arrivo a Fushun è in calo con l'avvicendamento di nuove generazioni. Inoltre, negli ultimi arrivi negli anni Trenta e Quaranta, non ci sono storie di esperienze di lavoro alla *Mantetsu*, mentre si nota il crescente ruolo di mediazione svolto dall'amministrazione centrale e locale del Manchukuo, che richiamava in città giapponesi per incarichi di gestione amministrativa. Riportiamo per esempio il caso di Gen Takano, classe 1902, che, dopo sei anni di esperienza di pubblico ministero in Giappone, nel 1936 decise di continuare la professione a Fushun (Takenaka 2012: 821).

4. Conclusioni

Amministratori d'azienda, insegnanti, e, in misura minore, funzionari e professionisti: queste sono le categorie professionali che emergono dalle 69 biografie di giapponesi residenti a Fushun, non occupati nella locale industria di carbone. Esse rappresentano un segmento significativo delle *élites* presenti in città.

Fushun è stata la meta finale per molte delle storie migratorie selezionate, una città molto selettiva nei gruppi in arrivo, elemento che traspare della struttura occupazionale della città, e che ritroviamo nelle biografie proposte. Questa alta selettività si spiega per la struttura di Fushun in quanto città aziendale: infatti molti servizi che in altre città erano offerti da categorie lavorative meno specializzate, come la piccola distribuzione, a Fushun appaiono poco sviluppati. Tuttavia, esistevano anche ragioni storiche e geografiche alla base dell'alta selettività migratoria di Fushun: non bisogna dimenticare che si tratta di una città di limitate dimensioni e opportunità lavorative, con una storia recente, posizionata in un territorio che negli anni Venti perse rilevanza nei flussi regionali delle merci.

La sostanziale marginalità di Fushun nelle reti migratorie giapponesi in Manciuria determinò in modo decisivo il tipo di migrazione in questa città. Infatti, protagonisti di questa ricerca sono uomini che giunsero a Fushun con alle spalle una carriera lavorativa importante, che rispondevano alle esigenze di una città in veloce via di sviluppo, in particolare nel settore edilizio e nell'istruzione, con la prospettiva di migliorare la propria posizione sociale (gli imprenditori) oppure richiamati dal mito della frontiera, o dalla speranza di un tenore di vita migliore (gli insegnanti).

Motivi familiari e legami di conterraneità non sembrano cause determinanti molto diffuse nella scelta dell'emigrazione in questa città. Piuttosto, fu la Sezione Miniere della *Mantetsu* a svolgere un ruolo essenziale di intercettazione delle rotte migratorie coloniali, anche nei settori non direttamente

legati alla produzione del carbone, come dimostra il sistema di ingaggio degli insegnanti, condotto dall'azienda direttamente in Giappone. Tuttavia questo ruolo svolto dalla *Mantetsu* sembra progressivamente diminuire soprattutto con i nuovi gruppi che arrivano in città negli anni Trenta. Questo è dovuto da un lato alla progressiva differenziazione dell'economia cittadina, avviata già negli anni Venti, in cui si vede l'entrata di nuovi soggetti economici indipendenti dall'azienda ferroviaria. D'altro canto, essa è frutto della progressiva riduzione della presenza dell'azienda ferroviaria nella vita della città negli anni Trenta.

Per molti degli imprenditori studiati, la scelta di mettersi in proprio avvenne dopo diversi anni di lavoro dipendente a Fushun. La “città del carbone” quindi fu per qualcuno un banco di prova dove poter mettere in gioco la propria intraprendenza e accumulare nuove esperienze nella carriera lavorativa. Questo sembra supportare l'ipotesi che descrive le colonie come luoghi di formazione professionale, anche se solo per una ristretta cerchia di persone.

Le conclusioni qui esposte andranno ridiscusse alla luce di un campione di analisi più ampio. In una prossima ricerca, sarà mia cura riesaminare questi spunti di riflessione ampliando l'analisi alle biografie dei dipendenti della *Mantetsu* residenti a Fushun, presenti nel volume di Takenaka. Inoltre, continuerò la ricerca documentaria per le molte categorie escluse dagli annuari biografici.

Bibliografia

- Araragi Shinzō. 2013. “Sengo nihon wo meguru hito no idō no tokushitsu – Okinawa to hondo no hikaku kara”. In: *Sengo niho shakai no rekishi*, vol. IV, a cura di Yasuda Tsuneo, 42-71. Tokyo: Iwanami shoten.
- Bassino, Jean-Pascal, Debin Ma and Osamu Saitō. 2005. “Jisshitsu chingin no rekishiteki suijun hikaku, Chūgoku nihon nanō, 1700-1920”. *Keizai kenkyū* 56/4: 348-369.
- Bujun shōkō kōkai. 1938. *Bujun shōkō yōran* [Sommaro delle attività manifatturiere e commerciali di Fushun]. Fushun: Bujun shōkō kōkai: 11-13.
- Caroli, Rosa e Franco Gatti. 2006. *Storia del Giappone*. Bari: Laterza.
- Cuscito, Giorgio. 2018. “Per Pechino il Giappone è il nemico necessario”. *Limes*, febbraio 2018: 197-203.
- Dornetti, Filippo. 2018. “Fushun-mi: urbanizzazione coloniale e sviluppo del distretto risicolo nella contea di Fushun (Provincia Liaoning, Cina) 1907-1938”. *Storia urbana* 159: 55-81.
- Fiori, Antonio. 2018. “Lo stretto di Corea è sempre più largo”. *Limes*, febbraio 2018: 227-234.
- Gordon, Andrew. 2003. *A modern history of Japan, from Tokugawa times to the present*. New York: Oxford University Press.
- Jinkō mondai shingikai. 1988. *Nihon jinkō nihon no kazoku*. Tokyo: Tōyō keizai shinpōsha.
- Kaneko Fumio. 1991. *Kindai Nihon ni okeru tai Manshū tōshi no kenkyū*. Tokyo: Kondō shuppansha.

- Kawamura Yoshio. 1923. *Bujun yōran*. Fushun: Bujun annaisha.
- Kimura Kenji. 2016. “Nihonteikoku ken he no imin to hikiage go no dōkō”. In: *Nihon teikoku kōkaiki hikiage no hikakukenkyū*, a cura di Yumiko Imaizumi, Asobu Yanagisawa e Kenji Kimura, 271-294. Tokyo: Nihon keizai hyōronsha.
- Kobayashi Hideo. 2005. *Manshū to Jimintō*. Tokyo: Shinchōsha.
- Koezawa Akira. 1978. *Shokuminchi Manshū no toshi keikaku*. Tokyo: Ajia keizai kenkyūjo.
- Koezawa Akira. 1986a. “Bujun toshi keikaku (1905-1945 nen), aru shokuminchi no keikaku to kensetsu (I)”. *Chiiki kaihatsu* 266: 40-55.
- Koezawa Akira. 1986b. “Bujun toshi keikaku (1905-1945 nen), aru shokuminchi no keikaku to kensetsu (II)”. *Chiiki kaihatsu* 267: 24-43.
- Komine Kazuo. 2010. *Manshū shinshiroku no kenkyū*. Tokyo: Yoshikawa kōbunkan.
- Manshū imin kenkyūkai (a cura di). 1976. *Nihon teikokushugika no Manshu imin*. Tokyo: Ryūkeishosha.
- Manshū nippōsha rinji shinshiroku hensanbu. 1929. *Manmō nihonjin shinshiroku fu Manmō ginkō kaisha yōran* [Elenco di giapponesi importanti, banche e aziende giapponesi presenti in Mancuria e Mongolia]. Dairen: Manshū nippōsha.
- Manshūkoku tetsuro sōkyoku. 1933. *Shingai tetsuro haikōchi no keizai jijō* [Lo stato dell’economia dei nei territori lungo la linea ferroviaria Fengtian-Hailong]. Shenyang: Manshūkoku tetsuro sōkyoku.
- Mantetsukai (a cura di). 2007. *Mantetsu shijūnenshi*. Tokyo: Yoshikawa kōbunkan.
- Matsumura Takao. 2002. “Bujun tankō”. In: *Mantetsu rōdōshi no kenkyū*, a cura di Takao Matsumura, Guangrui Zhao e Kenji Eda, 285-330. Tokyo: Nihon keizai hyōronsha.
- Matsumura Takao; Yanagisawa Asobu ed Eda Kenji. 2008. *Mantetsu no chōsa to kenkyū: sono shin’wa to jitsuzō*. Tokyo: Aoki shoten.
- Minami manshū tetsudō kabushiki gaisha keizai chōsakai. 1934. *Manshū keizai tōkei nenpō* [Annuario statistico dell’economia mancese]. Dalian: Minami manshū tetsudō: 72-73.
- Minami manshū tetsudō kabushiki gaisha chihōbu zanmu seiri iinkai. 1977. *Mantetsufu zokuchi keiei enkaku zen shi*, vol. III, Tōkyō: Ryūkeishosha.
- Minami manshū tetsudō kabushiki gaisha keizai chōsakai. 1933. *Manshū sangyō tōkei* [Annuario statistico dell’industria in Mancuria]. Dalian: Minami manshū tetsudō: 114-115.
- Minami manshū tetsudō kabushiki gaisha shinkyō shisha chōsashitsu. 1996 (ed. or. 1940), *Manshū kōgyō tōkei sokuhō* [Rapporto statistico sulla manifattura in Mancuria]. Tokyo: Hon no tomo sha: 1-29.
- Miyazaki Masayasu; Osamu Itō. 1989. “Senji sengo no sangyō to kigyō”. In: *Keikakuka to Minshūka, Nihon keizaishi*, vol. VII, a cura di Takafusa Nakamura, Takafusa, 192-220. Tokyo: Iwanami shoten.
- Myers, Ramon H. 1989. “Japanese Imperialism in Manchuria: The South Manchurian Railway Company, 1906-1933”. In: *The Japanese informal empire in China, 1895-1937*, edited by P. Duus, Ramon H. Myers, Mark R. Peattie. Princeton: Princeton University Press.
- Nakanishi Satoru (a cura di). 2017. *Keizaishakai no rekishi*. Nagoya: Nagoya daigaku shuppankai.
- Okabe Makio. 2008. *Minami Manshū tetsudō kabushikigaisha no kenkyū*. Tokyo: Nihonkeizai hyōronsha.

- Sawai Minoru. 2015. *Teikoku nihon no gijutsushatachi*. Tokyo: Yoshikawa.
- Sugiyama Shinya. 2012. *Nihon keizashi*. Tokyo: Iwanami shoten.
- Suzuki Nario. 2007. *Manshū kigyōshi kenkyū*. Tokyo: Nihonkeizai hyōronsha.
- Takahashi Yasutaka. 2007. *Gakkō seido to shakai*. Tokyo: Tamagawa Daigaku shuppanbu.
- Takeda Hajime. 2018. “Moto chōyōkō he no baishō meirei”. *Asahi shinbun*, 31 ottobre 2018.
- Takenaka Shin'ichi. 2012. *Jinmei jiten, Manshū ni watatta ichiman nin*. Tokyo: Kōseisha.
- Teh, Limin. 2012. “From Colonial Company Town to Industrial City: The South Manchuria Railway Company in Fushun, China”. In: *Company Towns, Labor, Space, and Power Relations across Time and Continents*, a cura di Marcelo Borges e Susana Torres, Susana, 69-90. New York: Palgrave Macmillan.
- Yanagisawa Asobu. 1999. *Nihonjin no shokuminchi keiken: Dairen nihonjin shōkōgyōsha no rekishi*. Tokyo: Aoki shoten.
- Yanagisawa Asobu e Kenji Kimura (a cura di). 2004. *Senjika Ajia no Nihon keizai dantai*. Tokyo: Nihon keizai hyōronsha.
- Yanagisawa Asobu, Kenji Kimura e Shinji Asada (a cura di). 2013. *Nihon Teikoku seiryokuken no higashi Ajia toshi keizai*. Tokyo: Keiō gijuku daigaku shuppankai.
- Yanagisawa Asobu. 2016. “1940 nendai kōhanki Dairen eigyōsha no shokugyō ‘fukk’”. In: *Nihon teikoku kōkaiki hikiage no hikakukenyū*, a cura di Yumiko Imaizumi, Asobu Yanagisawa e Kenji Kimura, 295-326. Tokyo: Nihon keizai hyōronsha.
- Young, Louise. 1998. *Japan's total Empire: Manchuria and the culture of wartime imperialism*. Berkeley: University of California Press.

Filippo Dornetti (PhD) is visiting researcher at Keio University, in Tokyo, where he also teaches Italian language and Japanese economic history. His main field of research is social history of Japanese colonialism in Northeast China. He is interested also in comparative and transnational history of rural societies in China, Japan and Italy. He can be reached at: filippodorn@gmail.com